



BEARN ADOUR  
PYRENEES

Oloron - Somport  
le scandale de la RN 134

sommaire

- Au Palais Beaumont à Pau :  
Six cents  
pour une juste cause **p. 2**
- Un devoir de coopération  
avec l'Espagne  
Paroles de « révoltés » **p. 3**
- Autoroute Pau-Langon :  
2010, trop long, trop loin ! **p. 4**

Encore une situation scandaleuse : il faudra sans doute attendre... 2018 pour voir s'achever les travaux de modernisation et de sécurisation de la RN 134 en vallée d'Aspe, alors que le tunnel du Somport est prêt à être mis en service.

Autrement pragmatiques et efficaces lorsqu'il s'agit de réaliser des infrastructures routières, une fois qu'ils en ont décidé le principe, nos voisins Espagnols pourraient être tentés de sourire ironiquement, s'ils n'en étaient pas autant que nous les victimes, en observant avec quelle lenteur exaspérante, nous autres Français essayons de mettre à des normes banales et simplement décentes la RN 134 en vallée d'Aspe.

Alors que l'on s'apprête à ouvrir le tunnel du Somport, la RN 134 jusqu'à Oloron et au-delà jusqu'à Pau, reste en grande partie inadaptée à un trafic normal. Scandaleusement. Sur les 45 km de l'itinéraire qui va de Bidos à l'entrée de l'ouvrage, aux Forges d'Abel, plus de la moitié, soit 24 km, ressemble toujours à un chemin vicinal. Depuis dix ans, l'insuffisance des crédits, conjuguée dans certains cas avec les procédures juridiques dilatoires, fait qu'on a amélioré seulement 10 km Pas même un quart du trajet. Piteuse performance! Et au rythme où tombent les crédits - 236 MF par plan - il ne faut pas espérer moins de trois plans pour arriver à boucler l'opération (estimée à 900 MF). Ce qui nous amène à avoir un itinéraire achevé en 2018. Est-ce acceptable?

Qu'a-t-elle fait aux dieux de l'aménagement du territoire, cette malheureuse route aspoise, pour mériter autant d'égards - car ce qui est fait par les services de l'Équipement est bien fait - et paradoxalement autant de mauvais traitements? Nous admettons que la montagne est un milieu sensible qu'il convient de ne pas défigurer; qu'il existe quelques difficultés techniques pas faciles à résoudre comme le goulet du

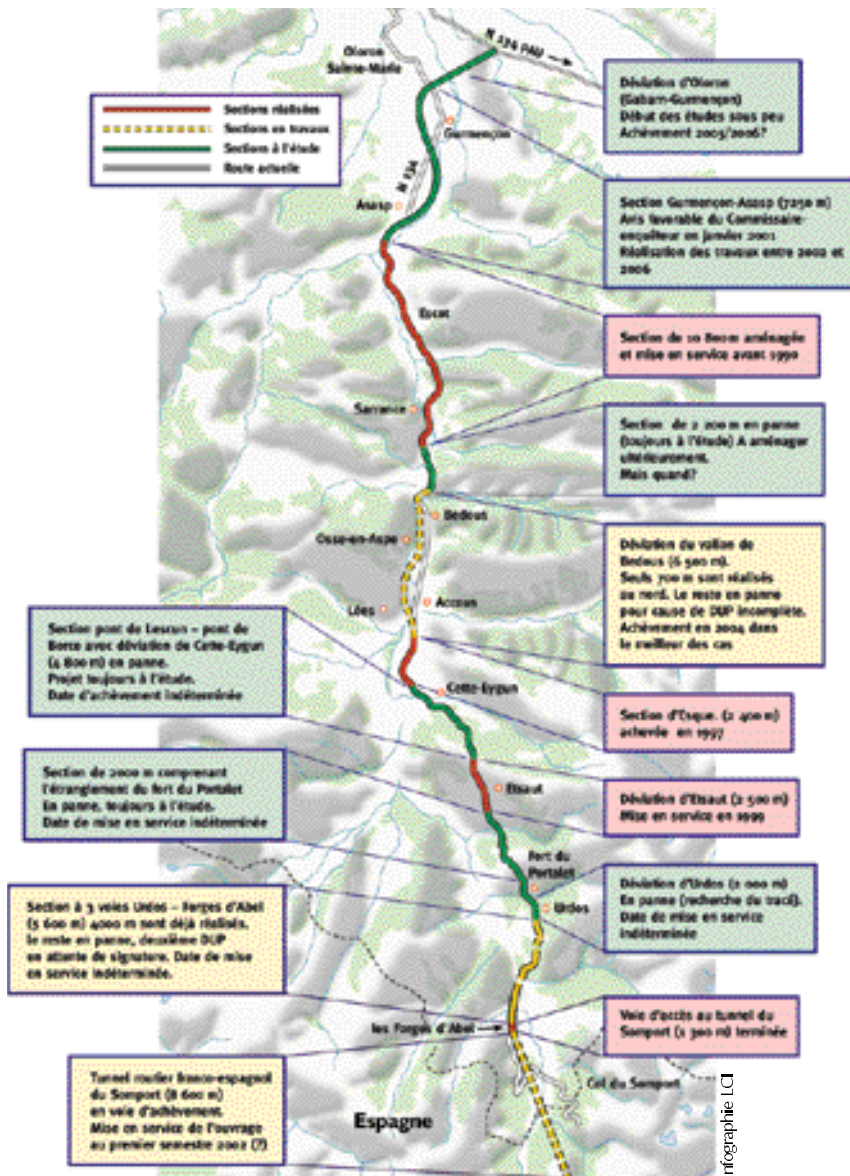
Fort du Portalet ou comme les emprises de la voie ferrée qu'il est juste de sauvegarder. Nous convenons que certains valléens ne voient pas toujours d'un bon œil les projets de déviation de village dont ils redoutent - généralement à tort - qu'ils soient destructeurs de vie. Nous constatons enfin que, dans le processus stratégique des anti-tunnel, l'opposition au tunnel du Somport a fini par induire, en contrebas, une opposition à la route: l'ouverture de l'ouvrage international fait craindre un phénomène d'aspiration, la vallée risquant de devenir un « couloir à camions » si l'on n'y prend garde.

Un énorme décalage

De là à compromettre aussi gravement le planning des travaux de modernisation et de sécurisation de la dite route, il y a là un mystère qui dépasse l'entendement. Mais peut-on parler vraiment de mystère? Ne doit-on pas plutôt déplorer que l'on ait été plus malin, chez nous, pour dénicher à Bruxelles des dispositions de la réglementation européenne susceptibles de paralyser le programme d'aménagement que pour trouver les crédits - comme les Espagnols ont su le faire - qui auraient pu permettre de régler cette affaire au maximum en une dizaine d'années (ne s'agit-il pas de l'axe européen E 7?).

Car une incohérence grave saute aux yeux aujourd'hui dans cette affaire: les travaux de RN 134 n'auraient jamais dû s'inscrire dans un simple programme d'entretien ou de modernisation de route nationale, financé dans le cadre des contrats de plan Etat-Région-Département - avec seulement un zeste de participation des fonds européens - mais dans un programme spécifique interrégional, national, voire international, de financement incombant à l'Etat et à l'Europe à la fois.

Dès l'instant où les Etats espagnols et français signaient un traité international pour réaliser de conserve le tunnel routier du Somport, ils devaient, en toute logique et de façon concomitante, se préoccuper de réaliser un aménagement routier adapté au trafic à venir. Les Aragonais ont même anticipé les besoins



en modernisant toutes leurs routes de Saragosse au Somport bien avant l'achèvement du tunnel. De ce côté-ci de la frontière, à l'inverse, un énorme et pitoyable décalage subsiste. Ce constat, qui confine à l'absurde, débouche-t-il sur une situation irrémédiable? Oui, si l'on exige d'ouvrir le tunnel lorsque la route sera totalement terminée. En 2018. Le Directeur national des Routes au Ministère de l'Équipement

s'est ému - quand même - récemment, semble-t-il, de cette éventualité irrationnelle. Non, dans la mesure où l'on ouvre malgré tout le tunnel fin 2001 ou début 2002 et où l'Etat, pressé - enfin - par les élus et décideurs de notre région, prenant conscience de sa responsabilité dans cette incohérence, décide, dès maintenant, de prendre l'opération à son compte et d'accélérer les programmes en y mettant tous les moyens nécessaires.

Preuve que le combat engagé par Béarn Adour Pyrénées pour offrir à notre région ses « chemins pour l'Europe » est ressenti comme une urgente nécessité: près de six cents personnes avaient investi le 5 avril le grand auditorium du Palais Beaumont à Pau pour la première manifestation publique de l'association. L'assemblée a écouté les intervenants appelés à s'exprimer par Ludovic Martinez, d'abord le président Michel Brau retraçant la genèse et le sens de la « révolte des Béarnais » face à

l'immobilisme des pouvoirs publics, puis les présidents des cinq commissions qui ont exposé leurs travaux. Pour bien défendre une cause, il faut en connaître tous les aspects, historiques, politiques et techniques.

Elle s'est émue ensuite en prenant connaissance des dépositions passionnées et émouvantes des témoins invités à exprimer leur ras-le-bol. Enfin, elle s'est levée pour approuver dans un bel élan unanime, fervent et spectaculaire la motion que nous reproduisons par



Photo BAP

ailleurs, délivrant aux dirigeants de BAP un blanc seing pour les actions énergiques qu'ils croiront devoir développer.

Une grande première sans doute pour BAP. Et surtout un formidable encouragement à poursuivre son combat pour sortir notre région d'un isole-

## Les dirigeants de BAP :

### « Nous resterons vigilants et actifs »

■ Michel Brau, président de BAP (en prologue)

« Est-ce qu'on va prendre en compte les trafics potentiels de la Pau-Bordeaux ou est-ce qu'on va essayer de nous amuser encore en nous disant: « Il faut combler le déficit d'exploitation, la somme est trop importante, il est urgent d'attendre » (...) Tout cela, nous ne l'accepterons plus. Notre désir est de maintenir la pression. Nous la maintiendrons quelles que soient les méthodes qu'on utilisera pour nous calmer, quelles que soient les promesses aussi. Nous resterons vigilants et actifs ».

(en conclusion)

« Nous avons la volonté farouche d'occuper le terrain médiatique pour informer les Béarnais de la réalité des choses, ensuite pour lutter contre la désinformation qui a régné pendant des années ».

■ Louis Prudhomme, animateur de la commission Pau-Bordeaux

« Nous sommes vite parvenus à établir notre plan de travail, ou plutôt notre ordre de bataille. Il s'agit de rechercher l'information, bâtir un historique, forger un argumentaire, construire un planning, actualiser et suivre ses réalisations, proposer des actions en direction de la presse, des élus, du public, et des manifestations. Nous voulons être objectifs et crédibles ».

■ Maïté Potin, animatrice de la commission Pau-Oloron (A 650)

« Certains sont enclins à penser qu'il vaudrait peut-être mieux une autoroute telle qu'elle est prévue à deux fois une voie plutôt que rien du tout. Lorsqu'on sait que l'économie réalisée serait de l'ordre de 10 %, on en mesure le résultat dérisoire. Et, quand on se rendra compte, très

vite après, de l'énormité de l'erreur commise et de la nécessité de la réparer, il faudra alors la payer au centuple ».

■ Léon Contou-Carrère, animateur de la commission RN 134, Oloron-Somport

« Près de 900 millions sont encore nécessaires pour achever la totalité du projet. C'est bien là que le bât blesse. En effet, sachant que l'enveloppe du programme Etat-Région-Collectivités est de 236 millions de francs pour une période de six ans (2000-2006), il est malheureusement facile de constater qu'au rythme où vont les choses, il faudra la bagatelle de trois ou quatre programmes successifs pour en terminer, soit en terme de délai, de 18 à 24 ans ! »

■ Michel Catuhe, animateur de la commission ferroviaire Pau-Canfranc

« Cette affaire n'est plus un gadget. Le contrat de plan Etat-Région en est une preuve. Il s'élève à 340 MF, montant presque suffisant pour la remise en service de la portion ferroviaire Oloron-Canfranc. Il faut désormais lutter contre la désinformation. Quant à la déclaration du Premier ministre, favorable à la réouverture, certes elle n'est pas négligeable, mais est-elle essentielle? Les archives des quotidiens béarnais nous rappellent



Photo BAP

## La motion

« Devant l'intolérable immobilisme dans le développement de nos infrastructures, l'assemblée du 5 avril 2001 de Béarn Adour Pyrénées « nos chemins pour l'Europe », forte de 600 personnes en révolte, tient à exprimer la ferme et légitime volonté des citoyens du Béarn et du Bassin de l'Adour de disposer d'infrastructures de communication modernes, de nature à rompre leur isolement ». « Elle donne mission aux dirigeants de Béarn Adour Pyrénées pour intervenir énergiquement auprès des Pouvoirs publics, aux plans régional, national et européen, afin d'obtenir sans délai, pour chaque projet, un programme de réalisation effective, comportant un calendrier et un plan de financement garanti ».

« Au cas où elle ne serait pas entendue, l'assemblée estime fondé le droit pour Béarn Adour Pyrénées de mener toutes actions légales, déterminées et vigoureuses pour mobiliser

que déjà, en 1973, le Premier ministre Pierre Messmer, avait fait la même annonce. Aujourd'hui, l'essentiel c'est que la société béarnaise prenne son destin en mains.

D'où ces deux questions: 1. Comment le Béarn pourrait-il, en ne s'opposant pas à la fermeture du Transpyrénéen du Somport (TPS), abandonner aux herbes folles ce magnifique patrimoine légué par nos devanciers. 2. En quoi cet abandon pourrait-il témoigner d'une volonté de développement pour les générations futures? »

# Marcel Cazalé : « un devoir de coopération avec l'Espagne »

Marcel Cazalé, président du Conseil Economique et Social d'Aquitaine, n'a pas été le dernier à déplorer l'absence de volonté « bien répartie » concernant les projets d'infrastructures. Il a, sur le sujet, une analyse très politique.



« Nous sommes, pour la péninsule ibérique, le plus court chemin pour l'Europe. La preuve ? En

sept ans, le passage a augmenté de 60 % au Perthus, il a doublé à Biriatiou. L'essentiel de l'accroissement à venir passera par la Côte Basque. Si rien n'est fait, pour 7 000 camions aujourd'hui, il faudra en compter 14 000 en 2020. Si nous voulons réduire cette croissance, il faudra compter sur un développement du fer, de la mer et des voies routières nouvelles, comme l'E 7, pour limiter l'augmentation du trafic à Biriatiou (...).

« L'autoroute Pau-Bordeaux est un investissement structurel incontournable. Chacun sait ce qu'il advient d'une entre-

prise qui se refuse à des investissements de structures. Elle ne résiste pas au temps. Nous connaissons des entreprises qui, sur les promesses faites en 1994 de l'autoroute Pau-Bordeaux ont anticipé leur implantation et aujourd'hui le regrettent. D'autres ne se sont pas installées. D'autres s'inquiètent du futur et commencent à envisager leurs investissements ailleurs ».

« Je suis sûr que tous les adultes de notre région souhaitent que leurs enfants et petits-enfants puissent demain, s'ils le désirent, vivre et travailler au pays. S'il est

## Propos - argumentés - de révoltés

■ Fernando Garcia de Leaniz, secrétaire général de la Confédération régionale des entreprises d'Aragon (CREA)

« Le développement des infrastructures, côté français, est absolument indispensable. L'Europe passe par la France et surtout par le Béarn. Nos produits agricoles ou industriels sont écoulés à 75 % vers l'Union Européenne dont la plus grande partie va en France. Il nous faut donc des voies de communication rapides et efficaces par le Somport, Pau et Bordeaux. Elles sont fondamentales pour les marchés extérieurs de l'économie aragonaise (...).

■ Jean-Pierre Barthe, délégué régional de la CFDT à Bordeaux, sait de quoi il parle pour effectuer deux fois par semaine le trajet de Pau à Bordeaux

« Il est grand temps que les élus et l'Etat accélèrent la modernisation de cette route qui s'inscrit dans l'itinéraire de Bordeaux à Valence, axe de coopération fortement légitimé. Et puis il y a l'emploi. Et l'emploi, c'est l'entreprise, c'est le territoire et le développement durable. Pour que ces trois pôles marchent, il faut des infrastructures modernes ».

■ Jean-Jacques Lesgourgues, a transporté près de Bordeaux, une de ses entreprises implantée dans le Gers, devenue non opérationnelle faute d'autoroute

« Nous sommes en Béarn dans la situation des Français qui se taisent, un peu comme les Français qui fuyaient en 1940. Aujourd'hui, c'est l'appel du 18 juin ! Ce qui est grave, c'est que nous allons attendre le débarquement. Les alliés vont arriver. Et qui sont-ils ? Ce sont les Espagnols qui vont venir nous soutenir dans notre combat. Une fois de plus donc, nous attendons que les solutions viennent de l'extérieur. Moi ça me fait mal ! »

■ André Broudeur, directeur de Messier Dowty à Bidos-Oloron

« Cet itinéraire est de plus en plus encombré et il n'est pas davantage sécurisé malgré des aménagements que je qualifierai de secondaires. Il faut régler ce problème des infrastructures à la hauteur de ce que nécessite l'activité économique de la région du Haut-Béarn. J'ajoute que, pour les entreprises de la région d'Oloron qui utilisent l'avion, il faut aujourd'hui entre 2 et 3 heures, en fin d'après-midi pour gagner l'aéroport de Pau ».

■ Pierre Menaut, médecin, responsable d'une association régionale de soins à domicile ayant une antenne à Pau

« Circuler sur la route entre Pau et Bordeaux me fait peur. J'en apprécie tous les pièges. Aujourd'hui le temps de trajet est de plus de deux heures et demie. De plus, en raison des difficultés rencontrées dans le déplacement de nos véhicules, nous envisageons de confier les travaux de maintenance, jusqu'alors effectués à Bordeaux, aux Toulousains ».

■ Gérard Leprêtre, autocariste en vallée d'Aspe

« Le profil de la RN 134 n'a guère changé depuis vingt ans. Je réalise de nombreux arrêts chaque jour pour le ramassage des 80 collégiens qui vont à Bedous et rien n'a été aménagé alors que la circulation a augmenté. Les difficultés que nous rencontrons pour circuler me font réfléchir : j'avais un projet de développement de mon entreprise. Est-ce que je dois rester dans la vallée ou me rapprocher d'Oloron ou de Pau ? »

■ André Guicharnaud, ancien directeur régional de la SNCF à Toulouse

« Il faut être prudent par rapport à toutes les études réalisées sur la ligne Pau-Canfranc. Si nous avons une douzaine de trains de marchandises par jour, cela ne serait pas mal. Cela ferait l'équivalent de deux cents camions en moins sur la route. Et si on arrive par cette ligne à Saragosse en trois heures, nous aurons alors des relations très

questions/réponses

DE NOMBREUSES PERSONNES ONT FORMULÉ DES QUESTIONS PAR ÉCRIT LE 5 AVRIL. EN VOICI QUELQUES-UNES AVEC LEURS RÉPONSES :

**Question :** 18 ans pour réaliser la route en vallée d'Aspe, n'est-ce pas beaucoup trop long ?

Réponse de BAP : A l'heure actuelle, si l'on se réfère au plan de financement des travaux, le délai de réalisation pour la liaison Oloron-Somport va de 18 à 24 ans. C'est tout simplement inacceptable, en particulier au niveau des principaux points noirs (Oloron, Bedous, Urdos), d'autant plus inacceptable qu'il faut tenir compte des prévisions d'augmentation de trafic à 10 ou 20 ans.

**Question :** Le Tunnel routier du Somport peut-il ouvrir en l'absence des déviations de Bedous et d'Oloron ?

Réponse : Oui, car il ne serait pas raisonnable de reporter la mise en service d'un ouvrage aussi important et qui n'a déjà que trop tardé. Cependant, le trafic supplémentaire induit par le tunnel posera rapidement de très graves problèmes de sécurité. Tout atterroisement dans l'aménagement complet de la vallée serait irresponsable.

**Question :** De quels moyens disposez-vous pour obtenir l'aménagement de l'autoroute Bordeaux-Pau avant dix ans ?

Réponse : Aucun moyen procédurier légal. BAP peut seulement exercer une forte pression sur l'administration et surtout sur les élus de tous rangs par ses déclarations vigilantes et ses initiatives « lobbyistiques » ainsi que par la puissance d'impact médiatique que finit par représenter le nombre croissant de ses adhérents.

**Question :** L'itinéraire «Grand gabarit» pour l'Airbus 38 entre Bordeaux et Toulouse présente-t-il un avantage pour la réalisation de l'A 65 ?

Réponse : A notre connaissance, aujourd'hui, pas d'incidence directe. Tout ce que l'on peut dire, c'est que cette opération démontre qu'on peut aller vite quand on veut. On peut malgré tout redouter un risque d'incidence négative en matière de financement : les crédits nécessaires à cet itinéraire ne lui seront-ils pas affectés par l'Etat au détriment de ceux de la construction de l'A65 ? Parmi les incidences positives, on peut imaginer l'éventualité d'une accélération du tronçon entre Langon et Captieux.

**Question :** Quels sont les adversaires contre lesquels BAP se bat ?

Réponse : Nous n'avons pas d'adversaires. Il existe sans doute des opposants à l'autoroute. Une partie de notre travail consistera à les convaincre objectivement et sans esprit polémique. Nous aurions plutôt à craindre les lenteurs de l'administration et la léthargie des politiques sur ce sujet.

**Question :** 24 trains par jour entre Oloron et Canfranc, est-ce tolérable ?

Réponse : C'est ce nombre de train, effectivement, qui circulera si la voie est rouverte. Ce sera une voie entièrement nouvelle, réalisée avec les techniques du 21ème siècle, notamment le double attachement élastique des voies sur les traverses en béton. La traction électrique et la vitesse réduite devraient également limiter considérablement les nuisances sonores.

**Question :** Pau-Madrid en 4 heures par le train est-ce possible ?

Réponse : L'AVE (Alta Velocidad Española) Madrid-Barcelone va mettre Saragosse à 1 h 15 de Madrid. Il est tout à fait possible d'accomplir le trajet Pau-Saragosse en 3 heures et même moins si la voie est aussi modernisée côté espagnol.

**Question :** A quelle date les Espagnols mettront-ils leurs voies au même écartement que le nôtre ?

Réponse : Il y a beaucoup d'obstacles psychologiques à surmonter ? Depuis trente ans que la France a fermé la voie, au mépris du traité international de 1928, et qu'elle se montre incapable de moderniser la route en vallée d'Aspe à une cadence décente, comment imaginer que les Espagnols puissent encore avoir confiance en la France ?

# Autoroute Pau-Langon

## 2010 : trop long, trop loin !

Pour BAP, il faut gagner deux ans dans les procédures de DUP pour accélérer le programme de réalisation de l'A65 entre Langon et Pau.

Diverses informations récentes tendraient à montrer que le projet de l'autoroute - ou à tout le moins celui d'une voie rapide et sûre - entre Langon et Pau est réactivé. Ce qui, évidemment, ne constitue pas une garantie de décision formelle. Pour avoir été échaudés, à plusieurs reprises, les Béarnais souhaiteraient aujourd'hui prendre connaissance d'un engagement très ferme du ministre de l'Équipement en faveur de cette liaison. La situation actuelle a inspiré à BAP les remarques suivantes :

- les études antérieures avaient conduit à définir une bande de 1000 mètres de large entre Langon et Pau pour y inscrire le projet. Une décision ministérielle, en date du 29 mai 1996, a arrêté ce choix.
- les études auraient logiquement dû se poursuivre - et aboutir - alors pour affiner le projet à l'intérieur d'une bande ne faisant plus que 300 mètres de large. Elles ont été stoppées en 1997 par décision du ministre de l'Équipement Jean-Claude Gayssot.
- sous la pression conjointe des préfets et élus des trois départements concernés, ces études ont été reprises à l'automne 2000.
- le 10 avril 2001 le Préfet des P.-A., le directeur départemental de l'Équipement accompagné d'un ingénieur du CETE de Bordeaux, a présenté aux maires des communes concernées et au représentant du Conseil général les grandes lignes du projet, repris après cinq années de sommeil.

Des délais à raccourcir  
Fort de ces informations, qui ne constituent pas

vraiment un scoop, BAP s'est livré à des projections réalistes. BAP n'a certes pas d'avis à émettre quant à la légalité des procédures réglementaires mais est fondé, par contre, à critiquer l'échelonnement des différentes étapes.

Des gains substantiels pourraient en effet être obtenus, en particulier sur la période 2001-2005 où l'on devrait pouvoir profiter davantage des études déjà réalisées avant qu'elles n'aient été stoppées en 1997. Il semble vraisemblable que plusieurs opérations puissent se dérouler de façon concomitante. Pour BAP, 2010, c'est trop loin, c'est trop long. On doit pouvoir réduire le délai de deux ans en faisant preuve d'imagination et de dynamisme. Cela est possible si l'on se réfère à deux exemples : l'Autoroute Bordeaux-Poitiers a été réalisée en 4 ans et l'itinéraire « grand gabarit » pour l'A380 qui bénéficie d'une procédure d'urgence ramenant les délais à trois ans.

Dans cette optique, BAP défend trois priorités :

- avancer la déclaration d'utilité publique de deux ans, ce qui dynamiserait l'ensemble du programme.
- entreprendre la déviation d'Aire-sur-l'Adour dès 2002, ce qui est possible dans le cadre du plan Etat-Région déjà approuvé et intégrer ensuite cet ouvrage dans le projet autoroutier, concédé ou non.
- entreprendre en urgence les deux tronçons les plus chargés en trafic et dont la construction est la plus difficile : Pau-Aire-sur-l'Adour et Langon-Captieux.

### Une opération de 9 ans

#### ETAPES PRINCIPALES

- Reprise des études de la bande des 300 m
- Consultation des élus
- Décision ministérielle fixant la bande des 300 m
- Concrétisation de l'avant-projet sommaire (APS)
  - appel à candidature des sociétés concessionnaires
  - identification du projet définitif à partir de trois scénarios (tout ou partie à péage avec même niveau de service)
  - détermination du financement entre concessionnaires potentiels et l'Etat, la région et le département (subvention d'équilibre)
- Etudes complémentaires pour établir :
  - le projet définitif, choix du concessionnaire, enquête d'utilité publique
- Déclaration d'utilité publique (DUP)
- Opérations foncières
- Début des travaux
- Mise en service

#### Achèvement prévu

- En mai 2001
- Fin 2001
- Fin 2001
- .....
- Au printemps 2003
- .....
- Fin 2003
- Été 2005
- Fin 2006
- Mi 2006
- Fin 2010

### Message au préfet

A la veille d'une réunion tenue au Ministère de l'Équipement, André Broudeur, Directeur de Messier-Dowty à Bidos, Philippe Bézier, directeur de Lindt et Sprungli à Oloron et Xavier Ceyrac, PDG de PCC France à Ogeu, - et membres de BAP - ont écrit à André Viau, préfet des P.-A. pour lui dire avec force que la réalisation de l'autoroute Pau-Oloron - à deux fois deux voies - était déterminante pour assurer la pérennité de leurs entreprises et le destin du bassin d'emploi de la région d'Oloron. Le président Michel Brau a appuyé la requête des trois industriels.

### L'exemple espagnol

Une délégation de la commission ferroviaire de BAP conduite PAR Michel Catuhe a rencontré, à Bordeaux, le 7 mai, le président du Conseil régional sur le thème du Pau-Canfranc. Alain Rousset s'est déclaré attaché à la réalisation de travaux concrets et prêt à financer une première tranche. Elle a appris, à cette occasion, que le gouvernement espagnol avait décidé d'un crédit de 61396 millions de pesetas (2,4 milliards de Francs) pour la mise à l'écartement européen et l'électrification de la voie de Saragosse à Canfranc entre 2002 et 2008.

### Question à RFF

Le président de BAP a écrit à M. Martinand, président de Réseau Ferré de France, pour lui demander que le dispositif de sécurisation du tunnel routier, permette de préserver la vocation ferroviaire du tunnel ferroviaire. (voir bulletin n° 2)

### Convention

Le président de Midi-Pyrénées et le président de l'exécutif aragonais ont signé le 27 avril une convention de collaboration sur le plan économique. Cette collaboration implique « que l'on améliore d'urgence la liaison routière entre le Somport et Pau et qu'on récupère la connexion ferroviaire Canfranc-Oloron ». (Heraldo de Aragon)

### Route mortelle

Trois familles béarnaises ont écrit récemment au préfet pour lui rappeler qu'en quatre ans et demi, s'étaient produits entre Pau et Oloron, sur la RN 134, dans la côte de Béclair, 3 accidents mortels et 25 accidents corporels.

#### BEARN ADOUR PYRENEES

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

MICHEL BRAU

21 RUE LOUIS BARTHOU 64000 PAU

0559825111

cerpic 05.59.14.01.40 - 1173

Ce bulletin N° 3 de Béarn Adour Pyrénées a été réalisé par un comité de rédaction composé des membres de la commission Communication: Jean-Michel Guillot (animateur), Christian Bombediac, Michel Catuhe, Philippe Dehecq, Gérard Durrieu, Gabriel Loudet, Robert Paillassa et Louis Prudhomme.

### Rejoignez-nous

#### BULLETIN D'ADHESION

(à retourner, avec votre chèque, à l'association BEARN ADOUR PYRENEES « Nos chemins pour l'Europe », CCI de Pau - 21, rue Louis Barthou, 64000 PAU)

Monsieur, Madame, Mademoiselle .....  
 Demeurant rue .....  
 Ville ..... code postal .....  
 Souhaite adhérer à BEARN ADOUR PYRENEES et accepte de verser une cotisation pour 2001  
 - de 50 francs (7,62 euros) pour les particuliers  
 - de 100 francs ou plus (15, 24 euros) pour les associations  
 - de 500 francs ou plus (76,22 euros) pour les entreprises